



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 168]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 16, 2007/श्रावण 25, 1929

No. 168]

NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 16, 2007/SRAVANA 25, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 अगस्त, 2007

सं. टीएएमपी/10/2007-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कंटेनर पोत की बर्thing/नौचालन के लिए संचालन प्राथमिकता प्रभारों की वसूली के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/10/2007-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

..... आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2007 के 7वें दिन पारित)

यह मामला कंटेनर पोतों की बर्thing/नौचालन के लिए संचालन प्राथमिकता प्रभारों की वसूली के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 1/2 फरवरी, 2007 से संबंधित है।

2.1. वीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). प्राथमिकता पर कंटेनर पोतों की बर्थिंग/नौचालन सुविधा के लिए बर्थिंग/नौचालन के समय सभी कंटेनर पोतों के लिए संचलन प्राथमिकता शुरू करने के लिए कंटेनर पोतों के लिए संचलन प्राथमिकता शुरू करने के लिए कंटेनर व्यापार अनुरोध करता रहा है ताकि पोतों के विराम को कम किया जा सके और वीपीटी में कंटेनर पोतों की जल्द वापसी हो सके।
- (ii). इस मामले पर 20 नवम्बर, 2006 को व्यापार के साथ चर्चा की गई थी। कंटेनर पोतों को संचलन प्राथमिकता दिए जाने के लिए विशाखापत्तनम कंटेनर लाइन्स असोसिएशन (वीसीएलए) और विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन (वीएसएए) ने निम्नलिखित दरों को तदर्थ आधार पर अदा करने के लिए अपनी सहमति दी है:
 - (क). प्रत्येक संचलन अर्थात् बर्थिंग अथवा नौचालन के लिए लागू पाइलटेज शुल्क के 7.5 प्रतिशत पर अतिरिक्त प्रभार। उपयोक्ता संगठनों ने निवेदन किया है कि प्राथमिकता प्रदान करने के लिए माँग-पत्र, जैसे और जब प्राथमिकता अपेक्षित हो, संबद्ध स्टीमर एजेंट द्वारा दिया जाएगा। जब कभी प्राथमिकता मांगी जाती है तो पाइलट को पोत के पत्तन सीमाओं में पहुंचने/‘एस’ ध्वज फहराने अथवा नौचालन संकेत मिलने के 3 घंटे के भीतर पोत पर पहुंचना होगा। पाइलट द्वारा 3 घंटे के बाद देरी से बॉर्डिंग के मामले में, उस संचलन विशेष पर कोई प्राथमिकता प्रभार नहीं लिए जाएंगे जबकि पोत को प्राथमिकता संचलन प्रदान किया जाएगा।
 - (ख). विकल्पतः, लागू पाइलटेज शुल्क प्रति कॉल के 10 प्रतिशत पर अतिरिक्त प्रभार की सभी कंटेनर पोतों के लिए पोत के बर्थिंग और नौचालन के लिए प्राथमिकता प्रभार संबंधी पृथक प्रभार रूप में वसूली। तथापि, यदि पाइलट 3 घंटों के भीतर पोत पर नहीं पहुंच पाता है तो पत्तन 10 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रभारों को वापस करने पर विचार कर सकता है।
- (iii). इसने अपने प्रस्ताव के समर्थन में वीसीएलए और वीएसएए द्वारा दिए गए संयुक्त सहमत पत्र दिनांक 27 नवम्बर, 2006 की प्रतिलिपि भेजी है।
- (iv). पत्तन ने 10 जनवरी, 2007 से कंटेनर पोतों के मामले में प्रत्येक कॉल के लिए लागू पाइलटेज शुल्क के 10 प्रतिशत की दर से तदर्थ आधार पर संचलन प्राथमिकता प्रभारों की विधिवत् वसूली करते हुए सभी कंटेनर पोतों को बर्थिंग/नौचालन के लिए प्राथमिकता प्रदान करने का निर्णय लिया था। इसने इस संबंध में व्यापार को जारी किए गए परिपत्र दिनांक 5 जनवरी, 2007 की प्रतिलिपि भेजी है।

2.2. वीपीटी ने इस प्राधिकरण से कंटेनर पोतों को बर्थिंग/नौचालन के लिए प्राथमिकता प्रदान करने हेतु लागू पाइलटेज शुल्क के 10 प्रतिशत की दर से प्रत्येक कॉल के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त शुल्क अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी का प्रस्ताव विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। इस मामले में निजी टर्मिनल प्रचालक वीसीटीपीएल के अलावा किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने संदर्भित प्रस्ताव पर विचार-विमर्श नहीं किया और अपनी टिप्पणियां नहीं भेजीं। वीसीटीपीएल से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतिलिपि वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। वीपीटी ने वीसीटीपीएल की टिप्पणियों पर अपने मत नहीं भेजे हैं।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीपीटी से कुछ बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजे हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का प्रत्युत्तर																																								
(i).	वीपीटी के वर्तमान दरमान में किसी भी पोत को प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान करने के लिए अतिरिक्त बर्थ किराया पहले से ही निर्धारित किया गया है। इसके मददेनज़र, वे विभिन्न परिस्थितियाँ स्पष्ट करें जिसके अंतर्गत प्रस्तावित अतिरिक्त पाइलटेंज शुल्क और प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार प्रभाय होंगे।	<p>(क). पोतों को सामान्यतः उनके आगमन के क्रम में अर्थात् 'प्रथम आगत प्रथम स्वागत' आधार पर बर्थ किए जाते हैं। परंतु, कुछ पोतों को घोषित बर्थिंग नीति के अनुसार प्राथमिकता बर्थिंग/अपसारण प्राथमिकता प्रदान की जाती है।</p> <p>(ख). प्राथमिकता बर्थिंग अर्थात् बर्थ के आबंटन में वरिष्ठ पोत से इस को वरीयता देना जबकि अपसारण प्राथमिकता बर्थिंग अर्थात् पोत को बर्थ आबंटित करने के लिए कार्यरत पोत को भी स्थानांतरित करना। प्राथमिकता/अपसारण प्राथमिकता पर बर्थ किए गए पोतों को दरमान में उपबंधों के अनुसार लागू अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने होते हैं।</p> <p>(ग). कंटेनर पोतों के मामले में, जोकि बीओटी बर्थों (वीसीटीपीएल) में बर्थ किए जाते हैं, प्राथमिकता/अपसारण प्राथमिकता का कोई मुद्दा नहीं है। परंतु नौवहन संचलनों के लिए, पोत के बर्थिंग/नौचालन के लिए तैयार रहने की वरिष्ठता के क्रम को ध्यान में रखा जाता है। इसके परिणामस्वरूप, असामान्य पूर्व-बर्थिंग और कार्य-समापन के पश्चात विराम कंटेनर पोतों, बर्थिंग और अबर्थिंग के लिए पाइलट और टगों की प्रतीक्षा के कारण है, यद्यपि लदाई/उतराई प्रचालनों के लिए बर्थ में उनका विराम बहुत कम अवधि के लिए है।</p> <p>(घ). तथापि, बर्थिंग/अबर्थिंग के समय कंटेनर पोतों को प्राथमिकता प्रदान करने के लिए व्यापार लम्बे समय से अभ्यावेदन देता रहा है। व्यापार और कंटेनर लाइनों के साथ लम्बी चली चर्चाओं के पश्चात, इसने कंटेनर पोतों की बर्थिंग/अबर्थिंग के लिए नौवहन संचलन करते समय प्राथमिकता प्रभारों के भुगतान पर कंटेनर पोतों को प्राथमिकता प्रदान करने का निर्णय लिया था।</p>																																								
(ii).	(क). कृपया पुष्टि करें कि क्या पोत पर पहुंचने के लिए पाइलटों हेतु समय-सीमा निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित शर्तों के मददेनज़र सभी कंटेनर पोतों को प्राथमिकता प्रदान करने के लिए पत्तन के पास पाइलटों की पर्याप्त संख्या है। इसकी पुष्टि भी करें कि क्या कंटेनर पोतों को प्रदान की गई प्राथमिकता अन्य पोतों के संचलन को प्रभावित नहीं करेगी।	सभी कंटेनर पोतों को प्राथमिकता प्रदान करने के लिए पत्तन के पास पाइलटों की पर्याप्त संख्या है। तथापि, कंटेनर पोतों को प्राथमिकता दिए जाने के समय अन्य पोतों के संचलन पर प्रभाव पड़ेगा।																																								
	(ख). पिछले 3 वर्षों में पाइलट के पोत पर पहुंचने की प्रतीक्षा करने वाले पोतों के वर्ग-वार ब्योरे भेजें।	<p>इसने पूर्ववर्ती संचलनों और पोतों के प्रत्येक वर्ग के लिए ज्वारभाटा की प्रतीक्षा के कारण व्यर्थ हुए समय का विवरण भेजा है। सामान्य स्थिति निम्नवत् है:</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th></tr><tr><td>(i).</td><td>पोतों की संख्या</td><td>1805</td><td>2071</td><td>2052</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>औसत पूर्व-बर्थिंग समय (घंटों में)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(क).</td><td>पूर्ववर्ती संचलन</td><td>0.28</td><td>0.38</td><td>1.48</td></tr><tr><td>(ख).</td><td>ज्वारभाटा प्रतीक्षा</td><td>0.13</td><td>0.07</td><td>0.17</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>औसत पूर्णता पश्चात विलंब (घंटों में)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(क).</td><td>पूर्ववर्ती संचलन</td><td>0.58</td><td>1.28</td><td>1.83</td></tr><tr><td>(ख).</td><td>ज्वारभाटा प्रतीक्षा</td><td>0.40</td><td>0.35</td><td>0.34</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	(i).	पोतों की संख्या	1805	2071	2052	(ii).	औसत पूर्व-बर्थिंग समय (घंटों में)				(क).	पूर्ववर्ती संचलन	0.28	0.38	1.48	(ख).	ज्वारभाटा प्रतीक्षा	0.13	0.07	0.17	(iii).	औसत पूर्णता पश्चात विलंब (घंटों में)				(क).	पूर्ववर्ती संचलन	0.58	1.28	1.83	(ख).	ज्वारभाटा प्रतीक्षा	0.40	0.35	0.34
क्र. सं.	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07																																						
(i).	पोतों की संख्या	1805	2071	2052																																						
(ii).	औसत पूर्व-बर्थिंग समय (घंटों में)																																									
(क).	पूर्ववर्ती संचलन	0.28	0.38	1.48																																						
(ख).	ज्वारभाटा प्रतीक्षा	0.13	0.07	0.17																																						
(iii).	औसत पूर्णता पश्चात विलंब (घंटों में)																																									
(क).	पूर्ववर्ती संचलन	0.58	1.28	1.83																																						
(ख).	ज्वारभाटा प्रतीक्षा	0.40	0.35	0.34																																						

<p>(iii). (क). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.3 के अनुसार, प्रचालित तदर्थ दर वर्तमान अधिसूचित दर के आधार पर होनी चाहिए और पत्तन तथा संबद्ध उपयोक्ताओं द्वारा पारस्परिक सहमत होनी चाहिए। यद्यपि, प्रस्तावित तदर्थ दर पत्तन और दो उपयोक्ता संगठनों विशाखापत्तनम कंटेनर लाइन्स असोसिएशन (वीसीएलए) और विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन द्वारा पारस्परिक सहमत है, परंतु यह तुलनीय सेवा के लिए मौजूदा अधिसूचित दर के आधार पर नहीं है। यह सुनिश्चित करने के लिए क्या अधिक प्रासंगिक रहेगा कि किसी वर्ग विशेष को विशेषाधिकार दिए जाने के कारण अन्य क्षेत्रों पर कोई अनावश्यक प्रभाव नहीं पड़े; और, इस संबंध में, ऐसे उपयोक्ताओं के मतों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।</p>	<p>(क). प्रस्तावित तदर्थ दर पत्तन और संबद्ध उपयोक्ताओं के बीच पारस्परिक सहमत थी। यह दर वर्तमान अधिसूचित दर पर आधारित नहीं है और एक नई प्रशुल्क मद है। इस वर्ग के पोतों को प्राथमिकता संचलन प्रदान करने के लिए इसने लागत लाभ विश्लेषण भेजा है जोकि नीचे दिया गया है:</p> <p>(i) सुविचारित मूल आंकड़े</p> <table border="1"> <tr> <td>1500 टीईयू कंटेनर पोत के लिए चार्टर किराया</td><td>10000 अमेरिकी डॉलर प्रति दिन</td></tr> <tr> <td>वर्ष 2005-06 के लिए सांख्यिकीय आंकड़े के अनुसार कंटेनर पोतों का औसत जीआरटी</td><td>13,149 टन</td></tr> <tr> <td>वर्तमान प्रशुल्क के अनुसार पाइलटेज शुल्क की दर</td><td>0.3096 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी (अंतर्गामी और बहिर्गामी संचलनों के लिए)</td></tr> <tr> <td>पाइलटेज प्रभार</td><td>4071 अमेरिकी डॉलर</td></tr> <tr> <td>पोत के ठहरने के घंटों में अनुमानित बचत</td><td>4 घंटे</td></tr> </table>	1500 टीईयू कंटेनर पोत के लिए चार्टर किराया	10000 अमेरिकी डॉलर प्रति दिन	वर्ष 2005-06 के लिए सांख्यिकीय आंकड़े के अनुसार कंटेनर पोतों का औसत जीआरटी	13,149 टन	वर्तमान प्रशुल्क के अनुसार पाइलटेज शुल्क की दर	0.3096 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी (अंतर्गामी और बहिर्गामी संचलनों के लिए)	पाइलटेज प्रभार	4071 अमेरिकी डॉलर	पोत के ठहरने के घंटों में अनुमानित बचत	4 घंटे
1500 टीईयू कंटेनर पोत के लिए चार्टर किराया	10000 अमेरिकी डॉलर प्रति दिन										
वर्ष 2005-06 के लिए सांख्यिकीय आंकड़े के अनुसार कंटेनर पोतों का औसत जीआरटी	13,149 टन										
वर्तमान प्रशुल्क के अनुसार पाइलटेज शुल्क की दर	0.3096 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी (अंतर्गामी और बहिर्गामी संचलनों के लिए)										
पाइलटेज प्रभार	4071 अमेरिकी डॉलर										
पोत के ठहरने के घंटों में अनुमानित बचत	4 घंटे										
<p>(ख). संचलन प्राथमिकता प्रभारों के लिए पाइलटेज शुल्क के 10 प्रतिशत की प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें और इसे इस वर्ग के पोतों को प्राथमिकता प्रदान करने के लिए खर्च की गई अतिरिक्त लागत के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>(ii) लाभ</p> <table border="1"> <tr> <td>4 घंटों के लिए पोत के ठहरने की लागत में बचत, यदि प्राथमिकता संचलन दिया गया है।</td><td>चार्टर किराया X 4/24 = 1667 अमेरिकी डॉलर</td></tr> </table> <p>(iii) लागतें</p> <table border="1"> <tr> <td>पाइलटेज प्रभारों के 10 प्रतिशत की दर पर प्रस्तावित प्राथमिकता संचलन प्रभार।</td><td>4071 अमेरिकी डॉलर X 10 प्रतिशत = 407 अमेरिकी डॉलर</td></tr> <tr> <td>पोत स्वामी की लागत पर लाभ (अर्थात् बचत का लगभग 75 प्रतिशत)</td><td>1667 अमेरिकी डॉलर - 407 अमेरिकी डॉलर = 1260 अमेरिकी डॉलर</td></tr> <tr> <td>पत्तन को लाभ प्राथमिकता संचलन प्रभारों की प्रस्तावित राशि है।</td><td>407 अमेरिकी डॉलर</td></tr> </table> <p>दरमान के सामान्य संशोधन के समय, प्राथमिकता संचलन प्रभार पाइलटेज शुल्क के 25 प्रतिशत पर प्रस्तावित किए गए थे जो, तथापि, आलंबित कर दिया गया था। अब, व्यापार के उदाहरण पर, प्राथमिकता संचलन प्रभार पाइलटेज शुल्क के 10 प्रतिशत पर प्रस्तावित किए गए हैं।</p>	4 घंटों के लिए पोत के ठहरने की लागत में बचत, यदि प्राथमिकता संचलन दिया गया है।	चार्टर किराया X 4/24 = 1667 अमेरिकी डॉलर	पाइलटेज प्रभारों के 10 प्रतिशत की दर पर प्रस्तावित प्राथमिकता संचलन प्रभार।	4071 अमेरिकी डॉलर X 10 प्रतिशत = 407 अमेरिकी डॉलर	पोत स्वामी की लागत पर लाभ (अर्थात् बचत का लगभग 75 प्रतिशत)	1667 अमेरिकी डॉलर - 407 अमेरिकी डॉलर = 1260 अमेरिकी डॉलर	पत्तन को लाभ प्राथमिकता संचलन प्रभारों की प्रस्तावित राशि है।	407 अमेरिकी डॉलर		
4 घंटों के लिए पोत के ठहरने की लागत में बचत, यदि प्राथमिकता संचलन दिया गया है।	चार्टर किराया X 4/24 = 1667 अमेरिकी डॉलर										
पाइलटेज प्रभारों के 10 प्रतिशत की दर पर प्रस्तावित प्राथमिकता संचलन प्रभार।	4071 अमेरिकी डॉलर X 10 प्रतिशत = 407 अमेरिकी डॉलर										
पोत स्वामी की लागत पर लाभ (अर्थात् बचत का लगभग 75 प्रतिशत)	1667 अमेरिकी डॉलर - 407 अमेरिकी डॉलर = 1260 अमेरिकी डॉलर										
पत्तन को लाभ प्राथमिकता संचलन प्रभारों की प्रस्तावित राशि है।	407 अमेरिकी डॉलर										

(iv). महापत्तनों के समक्ष आने वाले संसाधन अवरोधों विशेष रूप से नौकर्षण और पाइलटैज सेवाएं प्रदान करने के मामले में, यह प्राधिकरण सामान्यतः सेवा प्रदान करने की पूर्व-निर्धारित अनुक्रमता को लांघने के लिए अतिरिक्त प्रभारों की वसूली की व्यवस्था को सकारात्मक रूप में नहीं देखता है। यहां तक कि वर्तमान प्राथमिकता/अपसारण प्राथमिकता व्यवस्था सरकार द्वारा शुरू की गई थी, इस प्राधिकरण द्वारा नहीं। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाए कि क्या सरकार ने कंटेनर पोतों को संचलन प्राथमिकता प्रदान करने और उसपर उसके लिए प्रीमियम वसूल करने के लिए पत्तन को कोई नीति निदेश जारी किया गया है।	कंटेनर पोतों को संचलन प्राथमिकता प्रदान करने के लिए सरकार ने पत्तन को कोई नीति निदेश जारी नहीं किया है। यह निर्णय व्यापार के अनुरोध के आधार पर और कंटेनर यातायात को बढ़ावा देने के समग्र हित में लिया गया था।
---	---

5. वीपीटी ने अपने प्रस्ताव के संदर्भ में, आगे और निवेदन किए हैं जोकि नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

- (i). पत्तन के आंतरिक चैनल में एक समय में केवल एक संचलन के नौचालन की अनुमति है। यह चैनल भारतीय नौसेना के संचलनों की व्यवस्था के अलावा आंतरिक बंदरगाह के 19 बर्थों से अन्दर और बाहर पोतों के संचलनों की व्यवस्था कर रहा है। इसके परिणामस्वरूप, पोतों को बर्थिंग और नौचालन संचलनों के लिए सड़कों और बर्थों में ठहरना पड़ता है। इसीलिए, इसने पैनामेक्स पोतों को व्यवस्थित करने के लिए आंतरिक चैनल को गहरा करने और चरणबद्ध तरीके से चक्र घुमाव करने का कार्य शुरू किया है।
- (ii). पत्तन में आने वाले पोतों को बर्थ आबंटित किए जाते हैं और ज्वारभाटा संचलन की अपेक्षा वाले पोतों को प्राथमिकता पर विचार करने के पश्चात प्रथम आगत प्रथम स्वागत आधार पर संचालित किए जाते हैं। सरकार के निदेशों के अनुसार उर्वरक पोतों को प्राथमिकता दी जाती है। पोतों की बर्थिंग के लिए प्राथमिकता पोतों के नौचालन पर निर्भर करती है। आंतरिक चैनल के माध्यम से पोतों के समानांतर संचलन के लिए तकनीकी रूप से कोई संभावना नहीं है।
- (iii). इसने 9 पाइलट नियोजित किए हैं जोकि 30-50 टन बोलाड पुल सीमा क्षमता की 8 नौवहन टर्गों से सुसज्जित हैं। पाइलटों की संख्या में कोई कमी नहीं है। वैसे ऐसी कोई अवस्थाएं नहीं हैं जिनमें पाइलट की कमी के कारण संचलन लंबित हुआ हो। तथापि, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, पत्तन के आंतरिक बंदरगाह और बाह्य बंदरगाह के भीतर और बाहर अधिकांश संचलन पूर्ववर्ती संचलनों के कारण प्रभावित रहे हैं।
- (iv). इसने यह दर्शाने के लिए विवरण भेजा है कि कंटेनर पोतों के नौचालन पर पूर्ववर्ती संचलनों का प्रभाव टर्न राउंड समय (टीआरटी) के 8 प्रतिशत से 9 प्रतिशत तक अधिक प्रभावी है। यह भी देखा जाना चाहिए कि कंटेनर पोतों की बर्थिंग पर पूर्ववर्ती संचलनों का प्रभाव टर्न राउंड समय (टीआरटी) का 4 प्रतिशत - 6 प्रतिशत अधिक है। जैसाकि कंटेनर पोतों पर पूर्ववर्ती संचलनों का संयुक्त प्रभाव कंटेनर पोतों द्वारा ठहराव लागत पर व्यय और प्रति टीईयू प्रचालन लागत पर परिणामी प्रभाव टीआरटी का लगभग 12 प्रतिशत से 15 प्रतिशत है। यह प्रतिभास कंटेनर व्यापार पर हतोत्साहन के रूप में कार्य कर रहा है। इस प्रकार कंटेनर पोतों को प्राथमिकता प्रदान करना तर्कसंगत है और कंटेनर पोतों के टीआरटी को सुधारने में सहायता मिलेगी और परिणामस्वरूप इस क्षेत्र में कंटेनर व्यापार पोषित होगा।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 12 जून, 2007 को विशाखापत्तनम पत्तन न्यास परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीसीएलए और वीपीटी ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) को अपना यह दावा प्रमाणित करने के लिए लागत व्योरे भेजने की सलाह दी गई थी कि कंटेनर पोतों को प्राथमिकता संचलन प्रदान करने से पत्तन को पाइलट प्रभार का 20 प्रतिशत नुकसान होता है।

6.3. वीपीटी ने निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना भेजी थी:

- (i). कंटेनर पोतों को प्राथमिकता संचलन प्रदान करने में वीपीटी पर कोई अतिरिक्त लागत नहीं आती है। परंतु कंटेनर पोतों को प्राथमिकता प्रदान करने के कारण, पाइलटेज संचलन की अपनी सामान्य बारी के लिए प्रतीक्षा कर रहे अन्य पोत 4 घंटे तक विलंबित हो जाते हैं और परिणामस्वरूप वीपीटी बर्थ 4 घंटे के लिए निष्क्रिय रहते हैं। परिणामस्वरूप, वीपीटी उक्त समयावधि के लिए कार्गो प्रहस्तन का अपना अवसर खो देता है।
- (ii). 250 टन एक घंटा की उतराई दर और 32 प्रति टन की औसत घाटशुल्क दर पर विचार करते हुए, घाटशुल्क की अवसर हानि ₹0 32,000/- (अर्थात् 4 घंटे X 250 टन ₹0 X 32 प्रति टन) होगी। इसके विपरीत, वीपीटी ने कंटेनर पोत को प्राथमिकता संचलन प्रदान करने के लिए पाइलटेज शुल्क का 10 प्रतिशत वसूल करने का प्रस्ताव किया है, जिसकी राशि ₹0 16,475/- (407 अमेरिकी डॉलर X ₹0 40.48) होती है।
- (iii). उपर्युक्त दर व्यापार और बीओटी प्रचालक के साथ हुए विचार-विमर्श के पश्चात प्रस्तावित की गई है। व्यापार टीएमपी के समक्ष अपनी सहमति 12 जून, 2007 को हुई संयुक्त सुनवाई में भी व्यक्त कर चुका है।
- (iv). उपर्युक्त के मद्देनजर, इसने सभी कंटेनर पोतों के मामले में संचलन प्राथमिकता संबंधी प्रत्येक कॉल के लिए लागू पाइलटेज प्रभार के 10 प्रतिशत की दर से प्रस्तावित अतिरिक्त शुल्क अनुमोदित करने के अपने अनुरोध को दोहराया है।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). वीपीटी का प्रस्ताव किसी क्षेत्र विशेष के व्यापार को अन्य क्षेत्र से प्राथमिकता देते हुए सेवा प्रदान करने में प्राथमिकता प्रदान करने के लिए प्रभारों की वसूली की एक नई संकल्पना लिए हुए है। इस प्रस्ताव में प्रशुल्क निर्धारण के पारंपरिक लागत जमा दृष्टिकोण शामिल नहीं है परंतु ज्यादातर मूल्य आधारित मूल्य-निर्धारण के सिद्धांतों पर निर्भर करता है। पोत के संचलन में प्राथमिकता प्रदान करने की आवश्यकता मूलतः भौगोलिक और अवसंरचना बाध्यताओं, जिसमें पत्तन प्रचालन करता है, द्वारा अधिरोपित भीड़ की स्थिति के कारण पैदा होती है। अतिरिक्त लागत वहन करने के लिए दो प्रासंगिक उपयोक्ता संगठनों द्वारा अभिव्यक्त सहमति पत्तन में बाध्यताओं के परिणामस्वरूप उनके समक्ष विवशता के कारण रही है।
- (ii). वीपीटी ने प्रतिवेदित किया है कि प्रस्तावित वसूली वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दी गई कुछ शर्तों को पूरा करने की शर्त पर ऐसी वसूली के समावेशन को अधिकृत किए जाने के विश्वास पर जनवरी, 2007 से तदर्थ आधार पर पहले से ही शुरू की जा चुकी है। पत्तन ने स्वीकार किया है कि इसके द्वारा शुरू की गई प्राथमिकता व्यवस्था अन्य पोतों के संचलन को प्रभावित कर सकती है। तदर्थ व्यवस्था शुरू करने से पहले ऐसे अन्य पोतों का प्रतिनिधित्व करने वाले हित के साथ किसी गंभीर विचार-विमर्श को दर्शाने के लिए कुछ भी रिकार्ड में प्रस्तुत नहीं किया गया है। इसके अलावा, प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित दरमान में मौजूदा दरों के आधार पर विपश्चित नहीं किया गया है परंतु प्राथमिकता संचलन का लाभ प्राप्त करने वाले पोतों को होने वाले ज्ञात लाभों से संबंधित है। यह वसूली नए कार्गो अथवा सेवा के लिए प्रतीत नहीं होती है, परंतु, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, यह नई प्रभारण संकल्पना की शुरुआत है। ऐसी स्थिति में, पत्तन न्यास के लिए यह ज्यादा उपयुक्त रहता कि तदर्थ व्यवस्था के अधीन तत्काल प्रभारों की वसूली करने की बजाय प्रस्तावित वसूली के लिए इस प्राधिकरण द्वारा औपचारिक अनुमोदन की प्रतीक्षा करनी चाहिए थी।
- (iii). वीपीटी ने प्राथमिकता/अपसारण प्राथमिकता बर्थिंग व्यवस्था के बीच भिन्नता को स्पष्ट रूप से बताया है जोकि इस विषय पर सरकारी अनुदेशों और अब विचाराधीन प्राथमिकता संचलन व्यवस्था के संदर्भ में प्रचलित है। वीपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन पर मई, 2001 में अपना आदेश पारित करते समय, इस प्राधिकरण ने स्पष्ट रूप से पाया था कि, वर्तमान में बर्थिंग सुविधा की सीमित उपलब्धता के संदर्भ में, सदैव ऐसे कुछ पोत रहेंगे जो ऐसे अतिरिक्त प्रभार अदा करने के लिए तैयार होंगे; और, इससे विवेकाधीन शक्तियों के दोहन के लिए अवसर बना रहेगा। किन्तु, इस प्राधिकरण ने प्राथमिकता बर्थिंग व्यवस्था को न तो अनुमोदित और न ही अन-अनुमोदित करने का निर्णय लिया है जैसाकि सरकारी निर्णय के आधार पर बताया गया था। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, जैसाकि वीपीटी द्वारा स्वीकार किया गया है, कंटेनर पोतों को संचलन प्राथमिकता प्रदान करने पर कोई सरकारी नीति निदेश नहीं है।

- (iv). पत्तन ने, एक जगह पर, यह स्वीकार किया है कि असामान्य पूर्व-बर्थिंग और पूर्णता-पश्चात विराम से कंटेनर पोतों को समय लगता है क्योंकि उन्हें बर्थिंग और अबर्थिंग के लिए पाइलटों और टगों की प्रतीक्षा करनी होती है। किसी अन्य स्थान पर, पत्तन ने यह बताया है कि पाइलट की कमी के कारण कोई जलयान संचलन विलंबित नहीं होता है। जैसाकि विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा उल्लेख किया गया है, दीर्घकालिक समाधान व्यापार की बढ़ती माँग को पूरा करने के लिए अवसंरचना को उन्नत बनाना होगा, और ना कि कम आपूर्ति वाले संसाधनों का प्राथमिकता आबंटन के लिए प्रभार अधिरोपित करना। यह उल्लेखनीय है कि यह प्राधिकरण भीड़ मूल्य निर्धारण को बढ़ावा देने के लिए उपलब्ध संसाधनों के वितरण और सर्वोत्तम उपयोग को भी बढ़ावा देना चाहता है। यह प्रस्ताव इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए नहीं है। अवसंरचना में मार्गवरोध, यह प्राधिकरण अन्य की लागत पर व्यापार के एक क्षेत्र को प्राथमिकता देने के वीपीटी के दृष्टिकोण का समर्थन नहीं करता है। यदि वीपीटी को विश्वास है कि वह अन्य क्षेत्र पर अतिरिक्त बोझ डाले बिना कंटेनर व्यापार को बढ़ावा दे सकता है तो वह, तथापि, पोतों के पूर्व वर्ग को प्राथमिकता संव्यवहार देना जारी रख सकता है।
- (v). भले ही वीपीटी कंटेनर पोतों को प्राथमिकता सेवाएं प्रदान करता है, अगला प्रश्न जो उठता है कि क्या वह उसके लिए कोई अतिरिक्त प्रभार वसूल करने के लिए हकदार है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रस्तावित वसूली लागत आधारित नहीं है, जोकि महापत्तन न्यासों में प्रशुल्क निर्धारण के लिए अंगीकृत मान्यता-प्राप्त पद्धति है। वीपीटी ने स्पष्ट रूप से घोषित किया है कि कंटेनर पोतों को प्राथमिकता संचलन प्रदान करने में पत्तन पर कोई अतिरिक्त लागत नहीं आती है। इसकी प्रारंभिक सूचना बचतों पर आधारित प्रस्तावित वसूली को तर्कसंगत ठहराता है कि वह कंटेनर पोत पर प्रोद्भूत हो सकती है। तत्पश्चात, पत्तन ने अन्य क्षेत्र से घाटशुल्क आय के नुकसान के संदर्भ में प्रकट होने वाले अवसर लागत के आधार पर प्रस्तावित प्रभारों को तर्कसंगत ठहराने का प्रयास किया है। प्रथम दृष्टया, यह प्रकट होता है कि पत्तन भीड़ स्थिति से अपना राजस्व बढ़ाना चाहता है। इस प्राधिकरण को प्रस्तावित प्राथमिकता संचलन प्रभारों को अनुमोदित करने के लिए केवल कंटेनर पोतों की लागत बचतों पर विश्वास करना उचित नहीं लगता है। यदि यह सिद्धांत कंटेनर के संबंध में स्वीकार किया जाता है तो तार्किक प्रश्न यह है कि पत्तन ने पोतों के अन्य वर्ग पर पाइलटिंग शुल्क में रियायत नहीं दी थी जिन्हें कंटेनर पोतों के प्राथमिकता संचलन के कारण अपरिहार्य रूप में प्रतीक्षा करनी पड़ी थी। यदि कंटेनर पोतों को स्टैंडिंग लागत में लाभ होता है तो स्वभाविक है कि अन्य वर्ग के पोतों को अतिरिक्त स्टैंडिंग लागत व्यय करना होगा। पत्तन का यह प्रस्ताव इस स्थिति को पर्याप्त रूप में स्पष्ट नहीं करता है।
- (vi). जब कंटेनर पोतों को प्राथमिकता संचलन प्रदान करना वीपीटी के प्रशासन पर छोड़ा जा सकता है तो इस प्राधिकरण को ऐसी प्राथमिकता प्रदान करने के लिए अतिरिक्त प्रभार शुरू करने में कोई गुण-दोष नहीं लगता है।
- (vii). जैसाकि पहले चर्चा की गई है, प्राथमिकता संचलन प्रभार वीपीटी द्वारा जनवरी, 2007 से वसूल किया जा रहा है। पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, वीपीटी द्वारा शुरू की गई तदर्थ व्यवस्था पूरी तरह से संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है। वास्तव में, पत्तन को अब तक वसूल किए गए प्रभारों को वापस करने का आदेश दिया जाना चाहिए। किन्तु, इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि उपयोक्ता असोसिएशन को प्रदान की गई प्राथमिकता के लिए प्रभारों को स्वेच्छा से अदा करने के लिए सहमत हैं, यह प्राधिकरण वीपीटी को अब तक की गई वसूली को उसके पास रखने की अनुमति देता है। अब तक अर्जित राजस्व को इसके दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के लिए वीपीटी के प्रस्ताव पर विचार करते समय विधिवत् लेखांकित किया जाएगा। पत्तन को सलाह दी जाती है कि इस वसूली को तत्काल रोका जाए। प्रभूत सावधानी द्वारा, यह स्पष्ट किया जाता है कि इस वसूली को रोकने का निर्णय इस प्रकार से नहीं देखा जाना चाहिए कि पत्तन कंटेनर पोतों को संचलन में प्राथमिकता प्रदान नहीं कर सकता है, जब कभी व्यावसायिक विचार पर ऐसी रियायत देना आवश्यक हो जाए।

9. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, इस प्राधिकरण को कंटेनर पोतों को बर्थिंग/नौचालन के लिए प्राथमिकता संचलन प्रभारों की प्रस्तावित वसूली अनुमोदित करने में कोई गुण-दोष दिखाई नहीं देता है। वीपीटी द्वारा शुरू की गई तदर्थ प्रशुल्क व्यवस्था तत्काल समाप्त की जानी चाहिए।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2007/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th August, 2007

No. TAMP/10/2007-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of movement priority charges for berthing/sailing of container vessel as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/10/2007-VPT

Visakhapatnam Port Trust

..... Applicant

ORDER

(Passed on this 7th day of August, 2007)

This case relates to a proposal dated 1/2 February 2007 received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of movement priority charges for berthing / sailing of container vessels.

- 2.1. The main points made by the VPT in its proposal are summarised below:
- (i). The container trade has been requesting to introduce movement priority to all container vessels at the time of berthing / sailing in order to facilitate berthing / sailing of container vessels on priority so as to reduce the stayal of vessels and for quick turn round of the container vessels at VPT.
 - (ii). This matter was discussed with trade on 20 November 2006. The Visakhapatnam Container Lines Association (VCLA) and the Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA) have given their consent to pay the following rates on an adhoc basis for according movement priority to container vessels:
 - (a). Additional charge at 7.5% of applicable pilotage fee for each movements i.e. either berthing or sailing. The user Associations have submitted that requisition for according priority would be given by the concerned steamer agent as and when priority is required. Whenever priority is sought, pilot should board the vessel within 3 hours of its arrival into port limits / hosting 'S' flag or sailing signals. In case of delay in boarding the vessel by pilot beyond 3 hours, that particular movement would not attract any priority charges while the vessel will be accorded priority movement.
 - (b). Alternatively, to levy additional charge at 10% of applicable pilotage fee per call as a separate charge for all container vessels towards priority charge for berthing and sailing of a vessel. However, in case pilot cannot board the vessel within 3 hours, the port may consider to refund the additional charges of 10%.
 - (iii). It has furnished a copy of the joint consent letter dated 27 November 2006 given by the VCLA and VSAA in support of its proposal.
 - (iv). The port has decided to accord priority for berthing / sailing to all container vessels duly levying movement priority charges @ 10% of the applicable pilotage fee on an *ad hoc* basis for each call in respect of container vessels with effect from 10 January 2007. It has furnished a copy of the circular dated 5 January 2007 issued to the trade in this regard.

2.2. The VPT has requested this Authority to approve the proposed additional fee @ 10% of applicable pilotage fee for according priority for berthing / sailing to container vessels for each call.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of VPT was forwarded to the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) and concerned users / user organisations for their comments. None of the users / user organisations consulted in this case have furnished their comments on the proposal under reference except the private terminal operator VCTPL. A copy of the comments received from the VCTPL was forwarded to the VPT as feedback information. The VPT has not furnished its observations on the comments of the VCTPL.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish information / clarifications on a few points. The VPT has furnished the requisite information / clarifications. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the VPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Response of the VPT																																								
(i).	The existing Scale of Rates (SOR) of the VPT already prescribes additional berth hire charge for according priority berthing to any vessel. In view of this, explain the different circumstances under which the proposed additional pilotage fee and the priority berthing charges would become leviable.	<p>(a). Vessels are ordinarily berthed in the order of their arrival i.e. 'first come first serve' basis. But, certain vessels are accorded priority berthing / ousting priority in accordance with the declared berthing policy.</p> <p>(b). Priority berthing means preferring a vessel to a senior vessel in allotment of a berth whereas ousting priority berthing means shifting of even a working vessel to allot berth to a vessel. Vessels berthed on priority/ousting priority are liable to pay applicable additional berth hire charges as per provisions in the Scale of Rates (SOR).</p> <p>(c). In case of container vessels, which are berthed at BOT berths (VCPTL), there is no issue of priority/ousting priority berthing. But for carrying out the shipping movements, the order of seniority of readiness for berthing/sailing of the vessel is taken into account. As a consequence, at times abnormal pre-berthing and post-completion detention is caused to container vessels, awaiting the pilot and tugs for berthing and unberthing, though their stay at the berth for loading/unloading operations is for a very short period.</p> <p>(d). Hence, the trade has been representing for a long time to accord priority to container vessels at the time of berthing/unberthing. After prolonged discussions with the trade and Container Lines, it has decided to accord priority to container vessels on payment of priority charges while carrying out shipping movements for their berthing/unberthing.</p>																																								
(ii).	(a). Please confirm whether the port has sufficient number of pilots for according priority to all container vessels in view of the proposed conditions prescribing time limit for the pilots to board the vessel. Also, confirm whether the priority accorded to container vessels will not affect the movement of other vessels.	The port has sufficient number of pilots for according priority to all container vessels. However, at times the priority accorded to container vessels might affect the movement of other vessels.																																								
	(b). Furnish category-wise details of vessels waiting for pilot to board the vessel for the last 3 years.	<p>It has furnished a statement showing time lost on account of earlier movements and awaiting tide for each category of vessels. The general position is as follows:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th></tr><tr><td>(i).</td><td>No. of vessels</td><td>1805</td><td>2071</td><td>2052</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Avg. pre berthing time (in hrs)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a).</td><td>Earlier movement</td><td>0.28</td><td>0.38</td><td>1.48</td></tr><tr><td>(b).</td><td>Awaiting tide</td><td>0.13</td><td>0.07</td><td>0.17</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Avg. post completion delay (in hrs)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a).</td><td>Earlier movement</td><td>0.58</td><td>1.28</td><td>1.83</td></tr><tr><td>(b).</td><td>Awaiting tide</td><td>0.40</td><td>0.35</td><td>0.34</td></tr></table>	Sr. No.	Particulars	2004-05	2005-06	2006-07	(i).	No. of vessels	1805	2071	2052	(ii).	Avg. pre berthing time (in hrs)				(a).	Earlier movement	0.28	0.38	1.48	(b).	Awaiting tide	0.13	0.07	0.17	(iii).	Avg. post completion delay (in hrs)				(a).	Earlier movement	0.58	1.28	1.83	(b).	Awaiting tide	0.40	0.35	0.34
Sr. No.	Particulars	2004-05	2005-06	2006-07																																						
(i).	No. of vessels	1805	2071	2052																																						
(ii).	Avg. pre berthing time (in hrs)																																									
(a).	Earlier movement	0.28	0.38	1.48																																						
(b).	Awaiting tide	0.13	0.07	0.17																																						
(iii).	Avg. post completion delay (in hrs)																																									
(a).	Earlier movement	0.58	1.28	1.83																																						
(b).	Awaiting tide	0.40	0.35	0.34																																						

3528 GI/07-3

(iii)	<p>(a). As per Clause 2.17.3. of the revised tariff guidelines, the <i>adhoc</i> rate to the operated must be based on the existing notified rate and must be mutually agreed upon by port and the concerned users. Though the proposed <i>adhoc</i> rate is mutually agreed upon by the port and the two user Associations, namely Visakhapatnam Container Lines Association (VCLA) and the Visakhapatnam Steamship Agents' Association, it is not found to be based on the existing notified rate for comparable service. What would be more relevant is to ensure that other segments are not unduly affected due to the privilege extended to a particular category; and, in this regard, the views of such users are also to be taken into account.</p>	<p>(a). Adhoc rate proposed was mutually agreed between the port and the concerned users. This rate is not based on the existing notified rate and is a new tariff item. It has furnished the cost benefit analysis for according priority movement to this category of vessels as given below:</p> <p>(i) Basic data considered</p> <table><tr><td>Charter hire for a 1500 TEU container vessel.</td><td>US\$ 10000 per day</td></tr><tr><td>Average GRT of the container vessels as per statistical data for 2005-06.</td><td>13,149 tonnes</td></tr><tr><td>Rate of pilotage fee as per existing tariff.</td><td>US\$ 0.3096 per GRT (for inward & outward movements)</td></tr><tr><td>Pilotage charges.</td><td>US\$ 4071</td></tr><tr><td>Estimated savings in vessel standing hours</td><td>4 hours</td></tr></table>	Charter hire for a 1500 TEU container vessel.	US\$ 10000 per day	Average GRT of the container vessels as per statistical data for 2005-06.	13,149 tonnes	Rate of pilotage fee as per existing tariff.	US\$ 0.3096 per GRT (for inward & outward movements)	Pilotage charges.	US\$ 4071	Estimated savings in vessel standing hours	4 hours
Charter hire for a 1500 TEU container vessel.	US\$ 10000 per day											
Average GRT of the container vessels as per statistical data for 2005-06.	13,149 tonnes											
Rate of pilotage fee as per existing tariff.	US\$ 0.3096 per GRT (for inward & outward movements)											
Pilotage charges.	US\$ 4071											
Estimated savings in vessel standing hours	4 hours											
	<p>(b). Explain the basis of arriving at proposed rate of 10% of pilotage fee for movement priority charges and justify it with reference to additional cost incurred for according priority to this category of vessels.</p>	<p>(ii) Benefits</p> <table><tr><td>Saving in standing cost of a vessel for 4 hours if priority movement is given.</td><td>Charter hire x 4/24 = US\$ 1667</td></tr></table> <p>(iii) Costs</p> <table><tr><td>Priority movement charges proposed @ 10% of pilotage charges.</td><td>US\$4071x10% =US\$407</td></tr><tr><td>Benefit over cost to the vessel owner. (i.e. approximately 75% of savings)</td><td>US\$1667- US\$407 = US\$ 1260</td></tr><tr><td>Benefit to the port is the proposed amount of priority movement charges.</td><td>US\$ 407</td></tr></table> <p>At the time of general revision of Scale of Rates, it was proposed to have priority movement charges at 25% of pilotage fee which was, however, deferred. Now, at the instance of the trade, the priority movement charges are proposed at 10% of pilotage fee.</p>	Saving in standing cost of a vessel for 4 hours if priority movement is given.	Charter hire x 4/24 = US\$ 1667	Priority movement charges proposed @ 10% of pilotage charges.	US\$4071x10% =US\$407	Benefit over cost to the vessel owner. (i.e. approximately 75% of savings)	US\$1667- US\$407 = US\$ 1260	Benefit to the port is the proposed amount of priority movement charges.	US\$ 407		
Saving in standing cost of a vessel for 4 hours if priority movement is given.	Charter hire x 4/24 = US\$ 1667											
Priority movement charges proposed @ 10% of pilotage charges.	US\$4071x10% =US\$407											
Benefit over cost to the vessel owner. (i.e. approximately 75% of savings)	US\$1667- US\$407 = US\$ 1260											
Benefit to the port is the proposed amount of priority movement charges.	US\$ 407											
(iv).	<p>Given the resource constraints faced by major ports particularly in respect of providing towage and pilotage services, this Authority generally does not view favourably the arrangement to levy extra charges for jumping the pre-determined sequencing of servicing. Even the existing priority / ousting priority arrangement was initially introduced by the Government and not by this Authority. In this context, it may be clarified whether Government has issued any policy direction to the port to accord movement priority to container vessels and on levying premium therefor, at that.</p>	<p>Government has not issued any policy direction to the port to accord movement priority to container vessels. This decision was taken based on the request of the trade and in overall interest to encourage container traffic.</p>										

5. The VPT has made further submissions with reference to its proposal as summarised below:

- (i). The inner channel of the port is permissible to navigate only one movement at a time. This channel is catering to the movements of vessels in and out to and from the 19 berths of the Inner Harbour, besides catering to the movements of the Indian Navy. As a result of this, vessels are subjected to detention at roads and at berths for berthing and sailing movements. It has, therefore, taken up deepening of the Inner Channel and turning circle in a phased manner to accommodate Panamax Vessels.
- (ii). Vessels arriving at the port are allotted berths and moved on first cum first serve basis after considering priority to vessels requiring tide movement. Fertilizer vessels are given priority as per the directions of the Government. Priority for berthing of vessels exists over sailing of vessels. There is technically no possibility for simultaneous movement of vessels through the Inner Channel.
- (iii). It has employed 9 pilots and is equipped with 8 shipping tugs of capacities ranging from 30-50 tonne bollard pull. There is no shortage in strength of pilots. As such there are no instances where movement is delayed for want of pilot. However, as explained earlier, majority of the movements in and out of the port's Inner Harbour and Outer Harbour are being effected on account of earlier movements.
- (iv). It has furnished a statement to show the effect of earlier movements on sailing of container vessels is more predominant ranging from 8% to 9% of the Turn Round Time (TRT). It could also be seen that the effect of earlier movements on berthing of container vessels is on the higher side ranging to 4% - 6% of the Turn Round Time (TRT). As such the combined effect of earlier movements on the container vessels is nearly 12% to 15% of the TRT leading to incurrence of standing cost by the container vessels and consequential impact on the operating cost per TEU. This phenomenon is acting as a disincentive to the container trade. As such according priority to container vessels is justified and would help improve the TRT of container vessels and as a result would foster container trade in this region.

6.1. A joint hearing, in this case was held on 12 June 2007 at the Visakhapatnam Port Trust premises. At the joint hearing, the VCLA and the VPT made their submissions.

6.2. As decided in the joint hearing, the Visakhapatnam Port Trust (VPT) was advised to furnish cost details to substantiate its claim that the port incurs loss to the extent of 20% of the pilotage charge by according priority movement to container vessels.

6.3. The VPT had furnished the following additional information:

- (i). There are no additional costs involved to VPT in according priority movement to container vessels. But due to according priority to container vessels, the other vessels waiting for their normal turn of pilotage movement are delayed by 4 hours and as a consequence VPT berths idle for 4 hours. As a result, VPT loses its opportunity to handle cargo for the said time period.
- (ii). Considering a discharge rate of 250 tonnes an hour and average wharfage rate of 32 per tonne, the opportunity loss of wharfage will be Rs. 32,000/- (i.e. 4 hours x 250 tonnes x Rs.32 per tonne). As against this, the VPT has proposed to collect 10% of pilotage fee for according priority movement to container vessel, which amounts to Rs. 16,475/- (US\$ 407x Rs.40.48).
- (iii). The above rate has been proposed after due consultation with the trade and the BOT operator. Trade has also conveyed their consent before TAMP in the joint hearing held on 12 June 2007.

3528 65/07-4

- (iv). In view of the above, it has reiterated its request to approve the proposed additional fee @ 10% of the applicable pilotage charge for each call towards movement priority in case of all container vessels.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of VPT involves a new concept of levying charges for according priority in providing a service to a particular segment of trade in preference over the other segment. The proposal does not involve the traditional cost plus approach of tariff fixing but relies heavily on the principles of value based pricing. The necessity of according priority in movement of vessel basically arises due to the congestion situation imposed by the geographical and infrastructure constraints with which the port operates. The consent expressed by the two relevant user associations to bear the additional cost may have been due to the compulsion faced by them owing to the constraints in the port.
- (ii). The VPT has reported that the proposed levy has already been introduced on an ad-hoc basis with effect from January 2007 relying upon an authorisation to introduce such levy subject to fulfillment of certain conditions given in the revised tariff guidelines of 2005. The port has admitted that the priority arrangement introduced by it may affect the movement of other vessels. Nothing is placed on record to show any serious consultation with the interest representing such other vessels before introducing the ad-hoc arrangement. Further, the proposed tariff is not derived based on the existing rates in the approved Scale of Rates but relates to the perceived gains accruing to vessels availing the benefit of priority movement. The levy does not appear to be for a new cargo or a service, but, as has been explained earlier, involves introduction of new charging concept. That being so, it would have been more appropriate for the port trust to await a formal approval of the proposed levy by this Authority instead of levying the charges forthwith under an ad-hoc arrangement.
- (iii). The VPT has clearly brought out the distinction between the priority/ousting priority berthing arrangement which is in vogue with reference to the Government instructions on this subject and the priority movement arrangement which is under consideration now. While passing its Order on the general revision of Scale of Rates of VPT in May 2001, this Authority had categorically observed that, in the context of limited availability of berthing facility at present, there would always be any number of vessels ready to pay such additional charges; and, this would give scope for exploitation of discretionary powers. Nevertheless, this Authority decided neither to approve nor disapprove the priority berth arrangement as it was reported to be based on a Government decision. It is significant here to note that, as admitted by VPT, there is no Government policy direction on according movement priority to container vessels.
- (iv). The port, at one place, has admitted that abnormal pre-berthing and post-completion detention takes place to container vessels as they have to await pilots and tugs for berthing and un-berthing. At some other place, the port has maintained a stand that no ship movement is delayed for want of pilot. As pointed out by the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), a long term solution would be upgrading the infrastructure to meet the growing demand of the trade, and not imposing a charge for priority allocation of the resources which are in short supply. It is noteworthy that this Authority likes to encourage congestion pricing to encourage even distribution and optimum utilisation of available resources. The proposal is not towards achieving this objective. Given the

bottleneck in the infrastructure, this Authority does not endorse the approach of VPT to prefer one segment of trade at the cost of others. If the VPT is convinced that it can promote the container trade without causing additional burden to other segments, it can, however, continue to accord priority treatment to the former category of vessels.

- (v). Even if the VPT provides priority services to container vessels, the next question which arises is whether it is entitled to levy any additional charges therefor. As has been mentioned earlier, the proposed levy is not cost based, which is the recognised method adopted for determining tariff at the Major Port Trusts. The VPT has clearly declared that no additional cost is involved to the port in according priority movement to container vessels. Its initial communication justifies the proposed levy based on the savings that may accrue to a container vessel. Subsequently, the port has attempted to justify the proposed charges based on the opportunity cost arising in the context of loss of wharfage income from other segment. Prima facie, it appears that the port wants to increase its revenue from the congestion situation. This Authority does not find it appropriate to rely solely upon the cost savings to the container vessels to approve the proposed priority movement charges. If this principle is conceded in relation to the container vessels, then the logical question is why port did not allow rebate in the pilotage fee on other category of vessels which had to inevitably wait due to priority movement of container vessels. If container vessels gain in the standing cost, obviously the other category vessels incur additional standing cost. The proposal of the port does not adequately explain this position.
- (vi). While according priority movement to the container vessels can be left to the administrative decision of the VPT, this Authority does not find any merit in introducing an additional charge for according such priority.
- (vii). As has been discussed earlier, the priority movement charge is being levied by the VPT from January 2007. For the reasons explained earlier, the ad-hoc arrangement introduced by the VPT is not found to be fully in line with the revised tariff guidelines. Strictly speaking, the port should have been ordered to refund the charges levied so far. Nevertheless, recognising the fact that the concerned user associations have agreed voluntarily to pay the charges for the priority accorded, this Authority allows VPT to retain the collection made so far. The revenue generated so far will be duly accounted while considering the proposal of VPT for the next general review of its Scale of Rates. The port is advised to discontinue the levy forthwith. By way of abundant caution, it is clarified that the decision to discontinue the levy should not be seen as requiring the port not to accord the priority in movement to the container vessels, even when it becomes necessary to allow such concession on commercial consideration.

9. In the result, and for the reasons given above, this Authority does not find merit in approving the proposed levy of priority movement charges for berthing/ sailing of container vessels. The ad-hoc tariff arrangement introduced by the VPT should be discontinued immediately.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2007/Ext.y.]